

**COMPRESIONES Y APROXIMACIONES TEÓRICAS EN TORNO A LA
ENSEÑANZA DEL MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD BAJO LA LECTURA DE
LA ACCIÓN MOTRIZ**

EDWIN FABIAN REYES MENDOZA

**UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACION
ESCUELA DE PEDAGOGÍA Y BELLAS ARTES
LICENCIATURA EN EDUCACION FISICA Y DEPORTE
VILLAVICENCIO
2019**

**COMPRESIONES Y APROXIMACIONES TEÓRICAS EN TORNO A LA
ENSEÑANZA DEL MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD BAJO LA LECTURA DE
LA ACCIÓN MOTRIZ**

EDWIN FABIAN REYES MENDOZA


Código: 148103230

**Trabajo de grado (ensayo) como requisito para optar al título de
Licenciado en Educacion Fisica y Deportes**

Director:

**ELKIN ORLANDO GONZÁLEZ ULLOA
Magister en Motricidad - Desarrollo Humano**

**UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACION
ESCUELA DE PEDAGOGÍA Y BELLAS ARTES
LICENCIATURA EN EDUCACION FISICA Y DEPORTE
VILLAVICENCIO
2019**

	UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS		CÓDIGO: FO-DOC-97
			VERSIÓN: 02 PÁGINA: 3
	PROCESO DOCENCIA		FECHA: 02/09/2016
	FORMATO AUTORIZACION DE DERECHOS		VIGENCIA: 2016

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACIÓN
UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS**

AUTORIZACIÓN

Yo EDWIN FABIAN REYES MENDOZA mayor de edad, vecino de VILLAVICENCIO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1121933320 de VILLAVICENCIO, actuando en nombre propio en mi calidad de autor del trabajo de tesis, monografía o trabajo de grado denominado **COMPRESIONES Y APROXIMACIONES TEÓRICAS EN TORNO A LA ENSEÑANZA DEL MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD BAJO LA LECTURA DE LA ACCIÓN MOTRIZ**, hago entrega del ejemplar y de sus anexos de ser el caso, en formato digital o electrónico (CD-ROM) y autorizo a la **UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS**, para que en los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia, con la finalidad de que se utilice y use en todas sus formas, realice la reproducción, comunicación pública, edición y distribución, en formato impreso y digital, o formato conocido o por conocer de manera total y parcial de mi trabajo de grado o tesis.

EL AUTOR – ESTUDIANTE, Como autor, manifiesto que el trabajo de grado o tesis objeto de la presente autorización, es original y se realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros; por tanto, la obra es de mi exclusiva autoría y poseo la titularidad sobre la misma; en caso de presentarse cualquier reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión, como autor, asumiré toda la responsabilidad, y saldré en defensa de los derechos aquí autorizados, para todos los efectos la Universidad actúa como un tercero de buena fe.

Para constancia, se firma el presente documento en dos (2) ejemplares del mismo valor y tenor en Villavicencio - Meta, a los diecinueve días del mes de noviembre de dos mil diecinueve (2019).

EL AUTOR – ESTUDIANTE

Firma

Nombre:

C.C. No.

de

AUTORIDADES ACADÉMICAS

PABLO EMILIO CRUZ CASALLAS

Rector

MARIA LUISA PINZÓN ROCHA

Vicerrectora académica

GIOVANNY QUINTERO REYES

Secretario general

LUZ HAYDEÉ GONZÁLEZ OCAMPO

Decana de la Facultad Ciencias Humanas y de la Educación

BEATRIZ AVELINA VILLARRAGA BAQUERO

Directora de la Escuela de Pedagogía y Bellas Artes

ELKIN ORLANDO GONZÁLEZ ULLOA

Director Licenciatura en Licenciatura en Educación Física y Deportes

NOTA DE ACEPTACIÓN

Aprobado en cumplimiento de los requisitos exigidos por la Universidad de los Llanos para optar al título de Licenciado(a) en Educación Física y Deportes. En constancia de lo anterior, firman:

FREDY LEONARDO DUBEIBE MARIN

Director centro de investigaciones de la
Facultad de Ciencias Humanas y Educación

ELKIN ORLANDO GONZÁLEZ ULLOA

Director de Programa

ALBERTO VELÁSQUEZ ARJONA

Evaluador

EDGAR ALBERTO TALERO JARAMILLO

Evaluador

ELKIN ORLANDO GONZÁLEZ ULLOA

Director de la opción de grado

Villavicencio, 19 de noviembre de 2019

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer primeramente a mis padres, ya que sin el apoyo de ellos no hubiese sido posible realizar este trabajo ni mi carrera profesional, también, a mis profesores ya que ellos fueron mi inspiración, a mi novia que estuvo apoyándome y motivándome para la culminación de este trabajo y por ultimo un agradecimiento especial a la Liga de Motociclismo del Meta por prestarme unos elementos especiales para la sustentación de este trabajo.

INTRODUCCIÓN

El siguiente texto trata de hacer una aproximación teórica de lo que es el motociclismo de velocidad, respondiendo a la pregunta ¿Qué es el motociclismo?, además de brindar una breve historia de experiencia en este deporte, que, gracias a esta, surge la idea para la escritura de este ensayo. A medida que se va avanzando en el texto, se sigue contextualizando el motociclismo, pero ahora bajo la óptica de la ciencia de la acción motriz (praxiología motriz) de Pierre Parlebas, para comprender aún más este deporte tan desconocido por las ciencias de la actividad física y el deporte. Para ir cerrando el texto, con una aproximación a la enseñanza del deporte y justificar la importancia de una debida orientación de este, por parte un profesional de la educación física y especialista en acción motriz ya que él, por sus conocimientos tanto pedagógicos, deportivos y en acción motriz lo hacen el sujeto mas idóneo para la enseñanza del mismo.

Por último, todo el texto tiene tres objetivos, el primero es dar a conocer este deporte, que es antiguo y poco comprendido. El segundo, es tratar de hacer unas aproximaciones teóricas, para la enseñanza de este deporte. Y tercero, fomentar en profesionales de la actividad física y el deporte, para que se animen a investigar sobre él y así crear literatura al respecto.

DESCRIPCIONES GENERALES DEL MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD

El motociclismo de velocidad es un deporte que pertenece al grupo de deportes del motociclismo, ya que como veremos más adelante, existen diversos deportes practicados en motocicleta. El motociclismo y todos sus grupos están clasificados dentro de los deportes a motor, al igual que el automovilismo, aeronáutica y motonáutica, ya que requiere de un vehículo motorizado, para el desarrollo de su práctica. Antes que nada, empecemos por conocer que es un deporte, luego veremos que es el motociclismo, conoceremos la motovelocidad o también llamado motociclismo de velocidad y por último una parte de mi experiencia en el deporte.

En cuanto a los deportes, estos son un “conjunto de situaciones motrices codificadas en forma de competición e institucionalizadas.”¹, entonces con esto se entiende que para Parlebas un deporte tiene que ser una actividad física que contenga diversas situaciones motrices, además, necesita de unas conductas motrices específicas, todas estas deben ser de carácter puramente competitivo e institucionalizado. La institucionalización quiere decir que debe ser dirigido por una instancia oficialmente reconocida y constatada por las entidades deportivas como podrían serlo, clubes, ligas, federaciones, organizaciones mundiales. Estos ítems son los que nos dice Parlebas que se necesita para que un juego, disciplina, actividad física, sea considerada un deporte. Si vamos un poco más allá en el análisis, el termino es nuevo (veinte años), y pues, existen términos un poco más actuales, pero no determinan de manera tan precisa el significado de deporte como lo hace Parlebas.

Por consiguiente, según el Comité Olímpico Colombiano², el motociclismo es el deporte que se practica con motocicletas y sus derivados, estos pueden ser cuatrimotos, triciclos, entre otros. El motociclismo pertenece al grupo de deportes

¹ PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz. Barcelona 2001. P. 105

² Comité Olímpico Colombiano. Federación Colombia de Motociclismo [en línea], [revisado 10 de marzo de 2019]. Disponible en internet: <http://www.coc.org.co/national-federations/federacion-colombiana-de-motociclismo/>.

de motor, ya que requiere de una maquina motorizada para el desenvolvimiento de este. Este deporte tiene muchas categorías, entre las más conocidas están, el enduro, trial, motocross, supermoto y la motovelocidad que veremos brevemente a continuación.

El enduro se realiza en un circuito de campo a través, en la naturaleza, con muchísimos deportistas corriendo al mismo tiempo, la organización determina el número máximo de deportistas. Tiene la generalidad de ser circuitos de larga duración, con un trayecto determinado que deben seguir, buscando exigir al máximo a los pilotos porque estos circuitos son diseñados para la resistencia. Se utilizan motocicletas de venta comercial, con una distancia del piso al asiento muy alta, suspensiones blandas, motores poco potentes en comparación a las de motocross, pero muy fiables y duraderas.

Por su parte, el trial se desarrolla en un circuito de habilidad, sea natural o artificial, donde el participante tiene que pasar una serie de obstáculos con la particularidad que el sujeto no puede tocar el piso en ningún momento, o sea, se realiza en constante equilibrio. Este deporte es el único de los que vamos a nombrar que se realiza en solitario, sin rivales directos, ya que cada uno realiza su turno mientras los demás esperan. Los circuitos son cortos, pero de altísima dificultad, y las motocicletas son diseñadas especialmente para estas pruebas, similar a las de enduro, pero sin asiento, mucho más livianas y de gran aceleración.

Ahora bien, el motocross es un deporte que se practica en un circuito cerrado, de extensión corta, con muchas curvas, saltos de gran envergadura, e irregularidades hechas a propósito. El sitio donde se desarrolla puede ser el campo o un circuito totalmente artificial -así son la gran mayoría-, su terreno siempre es el barro y/o arena. Las motocicletas son de bajo peso similares en estética a las de enduro, pero con suspensiones duras y estructuralmente más fuertes. Son de altas prestaciones, muy potentes, pero poco fiables, ya que son construidas únicamente para la competición.

En cambio, supermoto es una mezcla entre la motovelocidad y el motocross, según el COC³, porque se realiza en un circuito al igual que ambos, pero se desarrolla en un terreno que se comprende de un 70% de asfalto y un 30% de tierra, incluyendo por lo menos un salto de gran envergadura y muchas curvas, además, su velocidad máxima no supera los 160km/h a diferencia de la motovelocidad que fácilmente pueden superar los 300km/h. La motocicleta estéticamente es similar a la de motocross o enduro, pero con llantas de menor diámetro, diseñadas para el asfalto, siendo esta de menor altura a las anteriores.

Y por ultimo, la motovelocidad o motociclismo de velocidad, este deporte se desarrolla en un circuito asfaltado, por lo general de karting o autódromos, con por lo menos una gran recta y curvas de todo tipo, tanto abiertas para ir a gran velocidad, como cerradas para girar a baja velocidad. Su objetivo es igual a los que veíamos anteriormente, llegar primero que todos los demás participantes. Por lo general, tiene una duración máxima de 20 a 30 minutos. Las motocicletas tienen una estética particular conocidas como *supersport* -super deportiva-, con un carenado que busca crear la menor resistencia al viento posible, su altura respecto al suelo es baja, el piloto se encuentra en una posición de manejo que parece estar acostado en la motocicleta. Estas motocicletas son potentes, alcanzan altas velocidades y participan tanto motocicletas de venta comercial, como motos de competición y prototipos.

Cabe mencionar qué, yo soy practicante de motociclismo de velocidad desde hace dos años y medio, he competido desde el nivel municipal en la ciudad de Villavicencio en el kartodromo de Laguna Viva, a nivel departamental y nacional en Cundinamarca, en el autódromo de Tocancipá y el kartodromo XRP de Cajicá, donde me he destacado por ser muy hábil para ser una persona que lleva manejando tan poco tiempo, un poco más de tres años.

³ Ibid., p. 1

Entonces, mi historia con este deporte inicia en el momento que adquiero una motocicleta y empiezo a salir esporádicamente con personas que les gusta salir a hacer “rodadas”. Estas consisten en reunir un grupo de personas para ir a municipios cercanos, solo por el gusto de andar en la motocicleta. Por alguna razón dentro de estos grupos, existen personas que les gusta la competencia y en el momento de iniciar un recorrido a un sitio determinado, se pactan “carreritas”.

En las carreritas una sección del grupo se pone de acuerdo para ver quien llega primero al destino determinado y quien llegue primero gana, además, en algunos casos se realizan apuestas. Como siempre me ha gustado la velocidad y la competencia caí rápidamente en este subgrupo, donde fui aprendiendo muchas cosas al ir subiendo la velocidad en la motocicleta, cosa que me llamo mucho la atención por toda la adrenalina y emociones que genera conducir a alta velocidad.

A continuación, para instruirme en la conducción a alta velocidad en una motocicleta empecé a investigar por mi propia cuenta por internet, pero fue muy poca la información que encontré, por lo cual, recurría a las personas que más experiencia tenían conduciendo, pidiendo consejos, para luego poner en práctica todo esto que me decían y complementar con la poca información que encontraba en internet.

Al poco tiempo, me fueron invitando a piques ilegales donde también aprendí mucho más, pero evidencié lo peligroso de la velocidad, ya que vi muchos accidentes muy fuertes, afortunadamente nunca me sucedió nada, pero gracias a esto, me empezó la idea de correr en un circuito autorizado, además que, quería medirme con profesionales, y ver que tan bueno era contra ellos, porque en la calle ganaba casi siempre. Entonces empecé a entablar comunicación con algunas personas que se encontraban en el medio y así fue como logré por primera vez correr en una pista diseñada para este fin y de manera legal.

A partir del momento en que tuve la oportunidad de correr de manera legal en un circuito, todo lo que conocía cambio, porque me di cuenta lo diferente que era correr en una pista, ya que esta brinda una gran seguridad, cosa que las calles no, por

ello, me fui concientizando de lo riesgoso de correr en la calle y, me empezó a dar miedo continuar corriendo allí de manera ilegal.

Mas adelante, tenía muchas dudas con respecto a ¿cómo tomar las curvas? ¿cómo ser más rápido? ¿Por qué se salen de la moto y ponen la rodilla en el suelo al momento de dar una curva? ¿Por qué inclinan tanto la motocicleta? Y encontraba respuestas muy vagas o que no satisfacían por completo mi curiosidad, por esta razón pasaba horas y horas leyendo sobre física aplicada -base de sustentación, centro de gravedad, aerodinámica, fuerzas: centrífuga, centrípeta, inercia y gravedad-. Todo esto lo extrapolaba al deporte y de esta manera poco a poco iba comprendiendo el porqué de todos mis interrogantes. Luego de aprender, ahorrraba un poco de dinero para ir al kartodromo y poner a prueba todo este conocimiento. Así fue como poco a poco iba mejorando mi practica en el deporte.

Un tiempo después abandone por completo las carreras callejeras, ya que era más consciente de todos los riesgos de correr de manera ilegal, porque no solo exponía mi integridad, sino también la de otros, y como paralelamente estaba estudiando licenciatura en educación física y deportes, me volvía aún más consciente de ello, por mi formación profesional.

Cabe resaltar qué, Gracias a la lectura, análisis y puesta en práctica de todo lo que iba aprendiendo he logrado destacar en la práctica del motociclismo de velocidad, obteniendo los siguientes logros, en mi ciudad Villavicencio subcampeón municipal en 180cm³, 3er lugar departamental en 180cm³, en Cundinamarca campeón departamental en 180cm³, sub campeón departamental 200cm³, campeón nacional en 180cm³ y 7mo lugar nacional 200cm³.

EL MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD EN LA PERSPECTIVA DE LA PRAXIOLOGÍA MOTRIZ: APLICABILIDAD CONCEPTUAL

Ya tenemos la introducción a todo lo que necesitábamos conocer del motociclismo en el capítulo anterior, ahora vamos a analizar el motociclismo de velocidad, para comprenderlo un poco mejor, dándole una pequeña mirada desde la praxiología motriz. Para ello vamos a analizar este grandioso deporte, observando su lógica interna, situación motriz en la que se desenvuelve, algunas tareas motrices y por último una pequeña mirada desde la semiomotricidad.

Para empezar, cabe destacar que el motociclismo de velocidad es un deporte que “... se encuentra muy atrasado en investigación, desde un punto de vista de las ciencias de la actividad física y el deporte.”⁴ Es extraño y a la vez desconocido el por qué no ha sido investigado de manera rigurosa por las ciencias de la actividad física y el deporte como cualquier otro deporte, pero podría suponer, que ha sido porque no se le ha dado el protagonismo necesario al sujeto que conduce esta máquina, ya que desde sus inicios todo el enfoque investigativo de este deporte, ha sido en el aparato-máquina para obtener el mayor rendimiento mecánico, haciendo la motocicleta cada vez más rápida, liviana y maniobrable “No obstante, no debemos olvidar que es un “sujeto-deportista” el que controla esa motocicleta...”⁵ y por esto es que en este análisis nos vamos a centrar en él.

En primer lugar vamos a ver que es la lógica interna, esta es un “sistema de los rasgos pertinentes de una situación motriz y de las consecuencias que entraña para la realización de la acción motriz correspondiente.”⁶ Este concepto es la piedra angular de casi toda la praxiología motriz, puesto que de aquí es donde parte el análisis de cualquier acción motriz, y en nuestro caso el motociclismo de velocidad.

⁴ RODRIGUEZ, Manuel; ZABALA, Mikel; SÁNCHEZ, Cristóbal; CASIMIRO, Antonio. Preparación física en motociclismo de velocidad. efdeportes.com. [en línea] enero de 2010. [revisado 2 febrero de 2019]. Disponible en Internet: <https://www.efdeportes.com/efd140/preparacion-fisica-en-motociclismo-de-velocidad.htm>.

⁵ Ibid., p. 1

⁶ PARLEBAS. Op. Cit., p. 302.

Como dice el concepto anterior, la lógica interna es un sistema, o sea, es “un objeto complejo cuyas partes o componentes se relacionan con al menos algún otro componente. Ejemplos: un átomo es un sistema físico compuesto de protones, neutrones y electrones; una célula es un sistema biológico compuesto de subsistemas como orgánulos...”⁷ Entonces la lógica interna de un deporte o juego, está determinada por muchas partes, que se encuentran unidas entre sí, y éstas se desenvuelven dentro de una situación motriz. Algunas partes de este sistema son, la interacción motriz, la comunicación motriz, tareas motrices, conductas motrices, etc. La lógica interna nos permite estructurar la caracterización de las tareas de expresión corporal y asienta las bases que permiten identificar cualquier práctica motriz, también nos permite de modo peculiar ver cómo están determinadas las acciones motrices de todo juego o deporte, donde las normas provocan comportamientos corporales precisos de los jugadores.

Según lo anterior, hay que tener en cuenta que este es un deporte de carreras, entonces como todos estos, lo importante aquí es ser el más veloz que todos, por lo cual, es importante tomar y salir de las curvas lo más rápido posible, para ir ganando milisegundos de ventaja, lo que se traduce en caso de ser primero, alejarse lo máximo posible del segundo, y del segundo para atrás, acercarse lo máximo posible a las primeras posiciones.

Resulta claro mencionar qué, este deporte se realiza sobre un vehículo motorizado de dos ruedas, y sobre él, debe ir un sujeto que lo pilotee.

En todo caso, se debe adelantar cuantas motos sea posible para tratar de quedar lo más cerca de las primeras posiciones, pero sin salirse del trayecto y sin causar accidentes de manera intencionada a los demás participantes.

Además, todos los deportistas parten de una posición específica, que estará demarcada e ira numerada y se encontrará antes de la línea inicial (*start* - meta). Para iniciar la carrera todos los participantes deben estar sobre la marca que les

⁷ BUNGE, Mario. Sistema. En: Diccionario de filosofía. México, 2001. P. 196

corresponde y deben esperar a que el semáforo se apague, porque se encontrará encendido en color rojo indicando que no se pueden mover y cuando éste se apague iniciara la carrera; en caso de no haber semáforo se ondeará una bandera blanca con cuadros negros para poder iniciar.

Así mismo, los deportistas deben cumplir un numero de vueltas determinado para poder culminar la carrera y se les indicará con unos carteles el número de vueltas que les falta para terminar la carrera y por último se les mostrará la bandera a cuadros, igual a la del inicio, para indicar que la carrera ha terminado.

El objetivo de quien va en primera posición es mantenerla porque este será el ganador del circuito, aunque también, se premiara al segundo y al tercero.

Entonces para que una carrera sea válida y se pueda correr, deben presentarse al momento de iniciar un número mínimo de seis participantes, si no, no se podrá realizar la misma.

Hay que tener en cuenta qué, el número máximo de participantes por carrera es de treinta y dos, pero este número puede variar según el circuito, ya que hay circuitos que son más pequeños y por seguridad el número de participantes se reduce. En caso que el número de participantes supere el límite de la pista, se crearan carreras clasificatorias llamadas “mangas” donde se distribuirá el número de participantes en estas, y se les hará competir entre ellos, para que clasifiquen a la carrera oficial. Los corredores que obtengan las primeras posiciones de cada manga serán los que pasen a la carrera oficial. Esto se realiza de esta manera para hacer la carrera oficial lo más pareja posible, porque correrán los más rápidos de cada manga.

En todo caso, el circuito siempre será asfaltado, y se podrá realizar tanto en la calle (circuitos callejeros) como en un sitio hecho para este único fin, como kartodromos y autódromos.

No importa quien pilotee la motocicleta, no hay distinción de sexo, ni de edad, aunque algunas categorías pueden hacer distinción de edades mínimas y máximas, para participar en ellas.

Y por ultimo en cada categoría, el reglamento dicta que las motocicletas deben tener unas características técnicas específicas, para tratar de homogeneizar las motos y hacer la competencia lo más pareja posible. Esto hace que la responsabilidad recaiga sobre el sujeto que maneja la máquina y su habilidad para maniobrarla lo mejor posible.

Ahora bien, la situación motriz es un “Conjunto de elementos objetivos y subjetivos que caracterizan la acción motriz de una o más personas que, en un medio físico determinado, realizan una tarea motriz”⁸. Primero que todo hay que entender que existen dos situaciones motrices, que son las situaciones psicomotrices y sociomotrices. A partir de esta división es un poco más sencillo explicar, ya que la situación motriz es el momento mismo de la realización de las tareas motrices, estas se pueden desarrollar de manera individual (situación psicomotriz) o colectivas (situación sociomotriz). Dependiendo de la situación motriz en la que se encuentre el sujeto o el grupo de sujetos se extraen una serie de elementos que van a ser relevantes al momento de analizar la situación de manera objetiva, como lo son, el espacio, instrumentos, número de participantes, las interacciones motrices (en el caso que las haya) y la comunicación práxica. También se tienen en cuenta otros elementos subjetivos como las motivaciones, percepciones de los jugadores, entre otros, pero este ya es más subjetivo como su nombre lo dice, y está determinado a la profundidad del análisis de la situación motriz que se esté analizando.

Continuando con lo anterior, la situación motriz en la que se desarrolla el motociclismo de velocidad es sociomotriz, ya que el sujeto se encuentra corriendo con otras personas al mismo tiempo, estas vienen a ser sus adversarios, o sea, un número de participantes que oscila entre los seis y treinta y dos. El espacio es como se describía en la lógica interna, un autódromo, kartodromo o circuito callejero y tiene que ser asfaltado. Además también podemos hablar de la clasificación de las situaciones motrices según la participación -CAI-, de Pierre Parlebas⁹, donde el

⁸ PARLEBAS. Op. cit., p. 423.

⁹ PARLEBAS. Op. cit., p. 63.

motociclismo de velocidad se encontraría en la quinta categoría, llamada “La clase cAi”, porque es un deporte que se realiza en un medio sin incertidumbre -i-, sin interacción práxica con compañeros -c-, sociomotriz y de contracomunicación motriz -A-, con adversarios como se muestra en la siguiente figura:

Tabla 1. Clasificación de los deportes en las situaciones motrices según la participación

MEDIO SIN INCERTIDUMBRE (I)			
SITUACIÓN PSICOMOTRIZ	SITUACIÓN SOCIOMOTRIZ		
C, A En solitario	C, A Comunicación motriz con Compañero(s)	C, A Contracomunicación motriz contra adversario(s)	C, A Compañero(s) y Adversario(s)
<ul style="list-style-type: none"> • Lanzamientos (disco, jabalina...) • Saltos (altura, pértiga...) • Carreras en calles (100 m, 110 m vallas...) • Gimnasia en suelo y aparatos (barra fija, de equilibrio, barras asimétricas...) • Halterofilia • Natación en calles • Golf • Patinaje • Cama elástica • Saltos acuáticos • Danza clásica • Monopatín • Bolos • Malabares, peonza, aro, zancos... • Piragüismo en línea (C1 y K1)... 	<ul style="list-style-type: none"> • Patinaje mixto • Remo y carreras en línea de piragüismo (K2, K4, C2...) • Luge, bobsleigh • Relevos en calles (atletismo y natación) • Trapecio, malabarismo y «números» colectivos de circo 	<ul style="list-style-type: none"> • Deportes de combate: luchas, judo, boxeos, kendo, karate... • Esgrima: florete, espada, sable • Tenis y ping-pong individuales, squash... • Carreras de mediofondo y fondo • Ciclismo en pista • Carreras motorizadas en circuito 	<ul style="list-style-type: none"> • Deportes colectivos: voleibol, balonmano, rugby, water-polo, hockey... • Justas náuticas • Tenis, ping-pong, bádminton, coguebolet, pelota vasca... • Juegos deportivos tradicionales: Cazador, Gavián, Balón prisionero, Tres campos, Balón con azúcar, Cerdito, Pelota sentada, la Galocha, Bandera...
<ul style="list-style-type: none"> • Tendencia al estereotipo motor • Comportamiento y anticipación preprogramados • Regulación con dominante propioceptiva • Omisión de la descodificación semiotriz • Entrenamiento intenso • Resultados competitivos 		DESCODIFICACIÓN DE LOS DEMÁS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Papel clave de la fluta • Gran importancia de la descodificación y de la codificación semiotrices • Anticipación a anticipaciones • Importancia de la decisión y la estrategia motrices • Dinámica sociomotriz 	

Fuente: Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz por PARLEBAS, Pierre, 2001. p. 64.

Entonces como se aparecía en el gráfico anterior se puede decir que en esa categoría entran todos los deportes a motor, por lo tanto, el motociclismo de velocidad, porque cumple con las condiciones anteriormente dichas y por ello el autor hace referencia en el gráfico a las “carreras motorizadas en circuito”.

Por otra parte, la tarea motriz es un “Conjunto objetivamente organizado de condiciones materiales y de obligaciones que definen un objetivo cuya realización requiere de la intervención de las conductas motrices de uno o más participantes.”¹⁰

La tarea motriz son todas aquellas condiciones y limitantes que determinan la realización de la acción motriz dentro de una conducta motriz específica. Esta tarea está ligada principalmente al reglamento o la normativa que rige el juego motor, por ejemplo, en el balón mano, la tarea motriz más común es pasar la pelota a los compañeros de equipo, porque en el reglamento del juego dice que la única manera de desplazarse por el campo de juego es pasando la pelota, pero también dice, que, para que un jugador pueda pasar la pelota, este debe hacerlo únicamente con la mano. Esto ya condiciona al jugador a que su tarea motriz (pasar la pelota) tiene que ser realizada con la mano y no con otra parte del cuerpo, porque el reglamento así lo dice.

Así mismo, existen diversas tareas motrices en el motociclismo, pero las más destacables son: retrasar la frenada, tomar curva, cerrar línea, abrir línea, cortar viento (rebufo), acelerar, frenar, subir y bajar marchas. Todas estas acciones están pensadas para que el piloto pueda adelantar a sus adversarios y tener el control de la motocicleta.

Como se había mencionado anteriormente, el deportista siempre buscará adelantar, por ello, una de las acciones que más se realiza es retrasar la frenada, o sea, frenar lo más cercano a la curva y muy fuerte, para poder “meterle” la motocicleta a la persona que deseamos adelantar e interrumpir la línea de carrera de quien se está intentando sobre-pasar, causándole que cambie de trayectoria. Al retrasar la frenada, se obtiene una pequeña ventaja que lleva al piloto a acercarse al adversario o adelantarle en caso de tenerlo muy cerca, y ya es elección del piloto elegir el lado (izquierdo o derecho) por el cual considere más adecuado para interrumpir la línea de carrera del contrario y hacerle que baje la velocidad para poder adelantarle, o en

¹⁰ PARLEBAS. Op. cit., p. 441.

su defecto el lado por el cual podrá tomar la curva a mayor velocidad, que el contrario y así cumplir el objetivo que es sobre-pasar.

Por otro lado, tomar la curva es una de las cosas que más requiere la atención del piloto, porque, aunque parezca que siempre es igual, nunca lo es, porque si el piloto retrasa mucho la frenada, va a entrar a gran velocidad en la curva lo que va a requerir de la habilidad del piloto para tomar la curva de una manera diferente a la presupuestada, y lo mismo sucede si frena mucho antes, ya que entrara a baja velocidad y cambiara el trayecto estimado.

Otra cosa que sucede es que, como siempre se lleva la motocicleta al límite y se desplaza a gran velocidad, cualquier retraso de un par de milisegundos puede hacer que toque inclinar más la motocicleta, causando una posible salida del asfalto o en el peor de los casos, que el piloto se caiga de la motocicleta. Aunque todo lo que se describe hasta ahora hace referencia a una situación psicomotriz, podemos hablar que gran parte de esto puede ser subsanado por muchas repeticiones, que vuelven el tomar la curva o las curvas de "X" circuito un estereotipo motor, porque el piloto aprenderá cuando y cuanto frenar, en qué momento inclinar la motocicleta y por donde tomar la curva.

Caso contrario al anterior en una situación sociomotriz, el o los adversarios, condicionaran la manera en que el piloto toma la curva, porque si alguien se encuentra en su trayecto, el piloto tendrá que tomar la curva de una manera diferente, como podría ser, más cerrada o tal vez más abierta. También buscara la manera de adelantar al rival, lo que condicionará la manera de tomar la curva, porque ya dependerá de la posición en la que se encuentre el adversario, para que el piloto lo intente adelantar. A esto se le puede agregar que todos los pilotos siempre buscan evitar un posible choque con los demás.

Por otra parte, si un sujeto se encuentra en primera posición o en las primeras posiciones y lo que desea es mantener la posición actual, entonces la tarea motriz que puede realizar es cerrar la línea.

Esta consiste en, tomar una posición en la carretera, donde se obstaculice al adversario, para que este no pueda adelantar, esto se realiza tomando las curvas cerradas, o sea por el borde interno, y así, evitar que alguien invada ese trayecto, puesto que por este lugar es por donde se realizan la gran mayoría de adelantamientos.

Otra manera de cerrar la línea es tan pronto traten de meter la motocicleta por uno de los laterales, tratando de hacer un adelantamiento por izquierda o derecha, el piloto muy sutilmente dirige la motocicleta en dirección hacia donde se está tratando de realizar el adelantamiento, por ejemplo, me están adelantando por la derecha, voy a llevar mi moto suavemente hacia la derecha para hacer que el rival disminuya la velocidad y de esta manera “cerrarle” esa entrada que estaba tratando de realizar, todo esto realizado con sumo cuidado y mucho tacto, porque se podría provocar un choque resultando sumamente peligroso y podría acarrear la descalificación del piloto. Cerrar la línea es de vital importancia a la hora de mantener la punta de carrera o de mantener la posición actual.

Al contrario de cerrar la línea, también se puede abrir, rara vez se usa de manera completa, y consiste en hacerse a un lado para que los demás puedan pasar. Esta tarea es inversa a la anterior, que lo que se buscaba era no dejar pasar a nadie y aquí lo que se busca es dar un espacio para que puedan pasar.

Continuando con lo anterior, se dice que rara vez se usa completa, porque en el único momento que se quiere que lo adelanten es cuando el compañero de equipo va más rápido, entonces abro la línea y le doy espacio para que pase tan rápido como pueda y en este caso sería completa.

Por lo tanto, esta tarea motriz se realiza mucho para “fintar” al rival, y hacerle creer que le abrimos la línea, pero no es así, porque tan pronto pesque el engaño, se le cierra la línea inmediatamente haciéndolo reducir rápidamente la velocidad y cambiándole de trayectoria para ganarle una pequeña ventaja y alejarlo un poco, en este caso la realización de esta tarea sería incompleta. Esto ya depende de la táctica

y la estrategia de cada piloto puesto que muchas veces se realiza también para desconcentrar al adversario o desesperarlo, porque es como si le abrieran una puerta y luego se la cerraran en la cara, esta acción repetidas veces, estresa a cualquiera y le hace cometer errores al adversario, aunque cabe destacar aquí, que esto también es un arma de doble filo, porque el rival también se puede aprovechar de ello, haciéndole creer a quien está realizando la finta, que se está cayendo en el engaño y en el momento menos esperado, sorprenderlo y adelantarlo, cambiando la situación de dominio en forma inversa.

Ahora bien, cortar viento o también llamado rebufo, es una tarea motriz realizada constantemente en este deporte cuyo objetivo es adelantar, ya que es una manera con la cual se obtiene un impulso extra para tratar de sobre-pasar al adversario. Consiste en hacerse detrás de la motocicleta de cualquier persona, para que, el que se encuentra adelante trabaje como un “rompe vientos”, y de esta manera la motocicleta gana un impulso extra, porque ya no va a tener que usar su potencia para vencer la resistencia al viento, lo que se traduce en un “empuje extra” que ayuda a que se pueda adelantar al adversario.

Cabe mencionar que el rebufo es una de las tareas más peligrosas, porque la distancia entre moto y moto es muy pequeña, y para obtener un gran impulso, hay que acercarse lo máximo posible a la motocicleta del adversario, lo que fácilmente podría causar un accidente en caso de que la moto de adelante falle o frene, puesto que, no hay tiempo suficiente para poder reaccionar. Esta tarea únicamente se realiza en grandes rectas ya que en curvas no tiene efecto alguno, porque la velocidad no es lo suficientemente alta para que se experimente una resistencia al viento considerable y que amerite la realización.

Por otro lado, acelerar como frenar son tareas motrices que requieren de gran habilidad y mucho tacto en el piloto, puesto que, si acelera de manera inadecuada en una curva cuando la moto esta inclinada, fácilmente puede perder agarre -*grip*- la llanta trasera provocando que esta patine, el piloto pierda el control de la motocicleta y por consiguiente caer de ella.

Así pues, en recta no tiene gran dificultad, ya que la moto difícilmente va a patinar, el único inconveniente sería provocar un “caballito”. Esta acción es, que la llanta delantera se despegue del asfalto y se levante todo el tren delantero de la motocicleta, esta acción puede provocar una posible caída si se eleva demasiado o por el desequilibrio de andar en una sola rueda, pero esta acción se compensa rápidamente desacelerando por completo o simplemente reduciendo la fuerza con la que se acelera y la llanta delantera vuelve a bajar y estar en contacto con el asfalto.

No obstante, la frenada es sumamente importante también, ya que podemos acelerar muchísimo y ganar gran velocidad, pero de nada sirve esto, si no se sabe cómo reducir la velocidad, porque la motocicleta gana rápidamente un gran impulso en las rectas, pero es más complicado reducir la velocidad, porque si se presiona fuerte el freno, la moto puede derrapar y perder adherencia (*grip*) cosa que es peligrosa.

Es constante ver que la llanta trasera derrape, ya que toda la fuerza de frenado recae sobre el tren delantero, o sea toda la fuerza de inercia por la velocidad cae sobre el frente de la motocicleta al momento de frenar, lo que provoca que el tren trasero no tenga el suficiente agarre y con presionar solo un poco el freno trasero se puede provocar un bloqueo de la llanta trasera haciéndola patinar, pero cuando derrapa esta, es sencillo controlar la motocicleta, eso sí, solo cuando se anda en línea recta, porque en curva se corre el riesgo de caer.

Cabe destacar que, el tren trasero no tiene tanta influencia en el control de la moto, como si lo es la llanta delantera. Por ejemplo, si se va en la recta principal y ya estamos próximos a entrar en curva, retrasamos la frenada, para acercarnos un poco más al adversario que se encuentra delante de nosotros y ganar una pequeña ventaja, entonces hay que frenar de manera muy fuerte, lo que puede causar que la llanta delantera se bloquee, y pierda *grip*, siendo esto sumamente riesgoso, ya que perder el agarre o patinar la llanta delantera significa una caída inminente, puesto que de allí es donde se tiene todo el control de la motocicleta. Es importante

que todos los pilotos tengan mucho tacto a la hora de frenar y acelerar, pero mucho más al frenar, porque fácilmente pueden llegar a perder el control de la motocicleta. Entonces estas son las tareas motrices que más requieren de la habilidad de un piloto, por que quien sea muy bueno en estas dos tareas, ya tiene una gran probabilidad de estar en los primeros lugares.

Por último, tenemos otras tareas motrices que realizan constantemente los pilotos las cuales son la acción de subir y bajar marchas, también llamada cambios o velocidades. Esta tarea es sumamente necesaria, tanto para aumentar la velocidad hablando en km/h (kilómetros por hora) como a la hora de reducir la misma, porque si no se aumentan las marchas, la motocicleta no va a poder aumentar su velocidad, al igual que la conducción de cualquier vehículo de transmisión manual, y es sumamente importante que el piloto conozca muy bien su motocicleta, ya que no tiene tiempo para ver su tablero de instrumentos, donde se muestran las revoluciones y la velocidad, porque toda su atención se centra en la conducción.

Entonces, por esta razón el piloto aprende a oír y sentir la motocicleta para saber el momento justo para aumentar la velocidad o en su defecto en una frenada, saber cuántas marchas debe reducir, esto lo consigue únicamente con practica y entrenamiento, y de esta manera logra saber el momento justo para aumentar marchas sin tener perdida de potencia y al momento de frenar saber el número exacto de marchas que debe reducir, porque si baja demasiadas marchas, puede provocar que la llanta trasera se bloquee, y puede suceder un accidente.

Así pues, el aumentar y reducir marchas con el tiempo se vuelve una tarea motriz sin incertidumbre, ya que siempre va a ser igual, a menos que cambie de motocicleta o la configuración mecánica de esta, convirtiéndose la subida y bajada de marchas en un estereotipo motor.

Otro punto que es importante detallar es el de la semiomotricidad, esta es la “naturaleza y campo de las situaciones motrices, consideradas desde el punto de vista de la aplicación de sistemas de signos asociados directamente a la conducta

motriz de los participantes.”¹¹ Vamos a analizarlo de a poco, nos dice que es la naturaleza y campo de las situaciones motrices, esto nos quiere decir que es algo intrínseco en las situaciones motrices. La semiomotricidad se observa desde la aplicación de un sistema de signos, tanto del entorno como de otros participantes, en esta parte, el autor nos habla indirectamente de comunicación motriz, ya que estos signos o símbolos suscitan un código semiomotor teniendo un significado en los participantes del deporte en concreto. Por medio de estos símbolos y signos se dan instrucciones entre compañeros o adversarios (gestemas y praxemas), además, se extrae información del medio, esto ayuda a que se dé un proceso comunicativo, con compañeros, adversarios y el entorno. Estos signos y símbolos, después de un proceso de descodificación producen en el sujeto conductas motrices específicas, según la interpretación que les dé el sujeto a estos. Todos estos signos y símbolos que interpreta el sujeto se transformarán y cambiarán según el deporte o juego donde se extraigan estas. Entonces, en otras palabras, la semiomotricidad es “el estudio de los procesos de significación propios de la acción motriz, de los juegos deportivos y sus usos comunicativos”¹²

Así pues, el motociclismo de velocidad es un deporte de alta semiomotricidad, porque su entorno tiene una constante incertidumbre, debido al ritmo acelerado al que se desarrolla. Aunque el circuito como tal no representa ninguna incertidumbre para los participantes, debido a que siempre se encuentra igual, es estándar, no cambia, es constante en distancia, curvas y radio de giro. El entorno cambia, pero por acción de los participantes, es allí donde nace la incertidumbre, por ello requiere de una alta concentración de los pilotos, ya que cualquier descuido o falta de atención por parte de cualquiera de los participantes, puede repercutir en todos los que lo rodean, porque es un deporte donde constantemente se anticipa las acciones de los demás. Por ejemplo, después del inicio de la carrera, la primera curva es un sitio de caos, muy peligroso, porque todos los pilotos se encuentran muy cerca los

¹¹ PARLEBAS. Op. cit., p. 406.

¹² MARTÍNEZ, de Santos. Introducción. En: SER Y PARECER EN LOS JUEGOS DEPORTIVOS. UNA INTRODUCCION A LA SEMIOTRICIDAD. España, 2008. P. 2.

unos a los otros, estando a tan solo centímetros, y si un solo piloto llega a hacer contacto con otro, cambiara la trayectoria de carrera de este, y este modificara la de los que se encuentren cerca suyo, volviéndose un efecto domino, o también puede suceder que, donde alguna persona se caiga de la motocicleta, haga caer a otros, modificando la trayectoria de todos los demás para evitar el accidente.

Por todo lo anterior, el sujeto debe estar en constante recolección de información y análisis de su entorno en la situación motriz en la que se encuentre, además de todos los actores de esta, por eso es importante estar en constante anticipación motriz porque debe anteponerse y prepararse para tomar una curva, para adelantar, hacer rebufo, acelerar, desacelerar, cerrar línea, abrirla, frenar, esquivar e incluso subir y bajar marchas.

Ademas, los pilotos también están en constante descentración motriz, porque mantienen analizando al adversario y los compañeros, para conocer el momento adecuado para atacar (adelantar) porque así se aumenta las probabilidades de que se realice con éxito, ya que, al descentrarse puede calcular las posibles trayectorias de carrera, el punto de frenada, aceleración, y muy importante, la curva o las curvas que más le cuesta tomar al adversario, para poder realizar un ataque efectivo en estas. Descentrarse es ponerse en los zapatos del otro, es analizarlo y así anticiparse y estar preparado para las posibles situaciones motrices.

Pero aquí también es importante la preacción, que va muy de la mano de la anticipación motriz, ya que son todas las posturas o acomodaciones del piloto para ajustarse y medirse antes de realizar la acción, por ejemplo, en un ataque, el piloto tiene que realizar una preacción, acercándose lo suficiente y tomando uno de los dos lados, izquierdo o derecho, para luego proceder a atacar, a su vez el atacado, también preactuará, se preparará para un posible ataque y se pondrá en la línea de carrera de su adversario para estar listo y proceder a defenderse, en caso de que el adversario ataque. Quien ataca obliga al adversario a defenderse, colocándolo en una posición que el atacante ya pudo haber previsto por la descentración motriz,

forzando de cierta manera a que el adversario se ponga en un lugar deseado, para así poder atacarlo.

Sin embargo, la decisión motriz también entra en juego aquí, ya que, es innato de toda situación motriz en donde hay incertidumbre, porque el sujeto debe elegir qué debe realizar según la información que extraiga y analice de su entorno. Siguiendo el ejemplo anterior del ataque, quien ataca tiene que tomar la decisión si lo realiza por la izquierda o la derecha, si lo realiza en una curva o en recta para hacer rebufo, y quien es atacado, debe decidir si cerrar le la línea de carrera al adversario, o seguir su propia línea, todo esto depende de la interpretación que le de cada sujeto a los códigos motrices, y según esta interpretación, así será su conducta motriz.

Por último, podemos hablar de los códigos gestemicos y proxémicos vistos en este deporte, siendo los primeros muy raros, tal vez, por la alta velocidad a la que se desarrolla, que no da tiempo para realizar esta clase de códigos. Rara vez se realiza el gesto de “pase” o “adelante”, que se realiza con la mano izquierda, soltando el manubrio y moviendo la mano de atrás hacia adelante, mostrándole la cara posterior de la mano al adversario, al igual que como si se fuera en una bicicleta y le quisiéramos dar el paso a alguien que va detrás de nosotros. Otro código gestemico es el de “pare” o “espere”, se realiza de la misma manera como si fuéramos en una bicicleta y necesitáramos indicarle a la persona que se encuentra detrás de nosotros que espere o que pare, abriendo toda la palma de la mano izquierda, mostrándosela claramente y agitándola de adelante hacia atrás, o sea, se realiza de manera totalmente inversa al gesto anterior. Como describía anteriormente es muy raro usar este tipo de códigos gestemicos, a diferencia de los proxémicos, que son constantemente usados, por todos los pilotos, ya que es su manera principal de “fintar” al adversario. Por ejemplo, abrir una línea para luego cerrarla haciéndole disminuir la velocidad al adversario, intentar un ataque por la derecha para hacer que el adversario cierre esa línea y luego atacarlo por la izquierda y sobre pasarlo, tomar la curva abierta como si se fuera a salir de la pista, para luego, tomar la curva por el borde interno y cerrar la línea a todos los que van atrás.

Para finalizar el análisis, se puede deducir de todo lo anterior que, el motociclismo de velocidad es un deporte altamente semiomotor donde juega un papel importante la finta, puesto que constantemente se recurre a ella para lograr los objetivos. La anticipación motriz, es vital aquí por las altas velocidades que se manejan y por el excesivo uso de la finta, por esto, los pilotos deben estar anticipando, descentrando y preactuando todo el tiempo, para así, reaccionar de la manera más rápida que les sea posible. La descodificación motriz, tiene un rol importantísimo, ya que de una buena interpretación de todos los signos motrices y sus combinaciones representa en el sujeto una buena comprensión de la situación motriz. El buen análisis y comprensión de la situación motriz en la que se encuentra el participante le dará a este una gran oportunidad de tener una ventaja sobre sus adversarios, porque tomará mejores decisiones. La decisión motriz, es innata de toda situación sociomotriz y está estrechamente relacionada con la interpretación de los códigos semiomotores, porque así el sujeto evaluará una situación y tomará una decisión motriz según considere adecuado. Aunque el motociclismo de velocidad es un deporte sociomotriz, en algunos casos puede llegar a ser psicomotriz, y el sujeto al encontrarse en esta última situación motriz, recurre constantemente al estereotipo motor, cosa contraria cuando se encuentra en una situación sociomotriz, porque los demás participantes crean una incertidumbre constante, lo que repercute en la conducta motriz del piloto y hace que se encuentre constantemente condicionada a estos.

ENSEÑANZA DEL MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD

En cuanto a enseñanza del motociclismo de velocidad quiero intentar hacer una aproximación, a partir de algunos métodos de enseñanza de la educación física tanto para pilotos nuevos como para los que ya lo practican, por medio del conocimiento que he adquirido en este deporte y mi praxis en este.

Primero que todo hay que tener en cuenta que el motociclismo de velocidad es un deporte de alto riesgo, por ello requiere de una alta responsabilidad tanto para

practicarlo como para dirigirlo, por ello el profesor debe ser muy precavido para minimizar los riesgos al máximo, además de ser muy estricto con la utilización del aparato (motocicleta) porque el/los estudiantes pueden causar fácilmente un accidente donde se pueda afectar tanto su integridad como la de los demás, por no seguir rigurosamente las instrucciones del docente.

Por lo anterior, la enseñanza del motociclismo se debe basar en modelos de enseñanza en mando directo, estilo de práctica, el estilo reciproco y de autoevaluación. En el libro “la enseñanza de la educación física la reforma de los estilos de enseñanza”¹³ Nos expone la importancia, los usos y los objetivos de cada uno de estos estilos, todos estos tienen en común, en que el profesor tiene el control de las actividades, cosa importante, dado el grado de peligrosidad que puede haber en la realización de este deporte. Entonces a continuación expondré una posible manera de llevar a cabo el proceso de enseñanza del motociclismo visto a partir de los estilos de enseñanza anteriormente mencionados.

Por un lado, en un grado inicial de enseñanza de este deporte, se debe iniciar con el conocimiento de los riesgos, concientización de salvaguardar su propia integridad y la de los demás. También se debe hacer mucho hincapié en la importancia del uso debido del aparato (motocicleta) y los elementos de seguridad que siempre se deben usar, para disminuir al máximo los riesgos de lesión en un posible accidente. En caso que el estudiante sea un menor de 7 años, los padres son los que deben conocer estos riesgos y los encargados de ayudar al docente, para hacer comprender a los niños la responsabilidad del uso del aparato. Luego de conocer estos aspectos, hay que empezar a conocer la motocicleta, conocer su uso debido y las reglas para la utilización de esta, antes de tener el primer contacto con ella. En esta parte inicial es de vital importancia registrarse bajo los parámetros del estilo de enseñanza de mando directo, para que los estudiantes adquieran hábitos.

¹³MOSSTON, Muska y ASHWORTH, Sara. LA ENSEÑANZA DE LA EDUCACION FISICA LA REFORMA DE LOS ESTILOS DE ENSEÑANZA, 2001. ISBN 84-255-0970-X.

Seguidamente, de todo lo anterior se empezará por hacer circuitos de habilidad, empezando con un nivel dificultad baja e ira aumentando según la destreza de los estudiantes, entonces, poco a poco se ira complejizando agregando, obstáculos, zigzag, giros en u, y frenadas, todo esto a la mínima velocidad posible, bien sea con motocicletas de muy poca potencia, o limitándolas para que no puedan alcanzar una velocidad mayor a los 15 km/h, por cuestiones de seguridad. Aquí en este punto con estos circuitos de habilidad estaremos pasando al segundo estilo de enseñanza que es el de practica o basado en tareas, ya que, al estudiante se le asignara una serie de instrucciones y será él quien decidirá el ritmo del desarrollo de estas, teniendo esté ya una pequeña libertad que irá aumentando poco a poco según el dominio que tenga del aparato. Este va a ser el estilo de enseñanza en el que se le dedicara gran tiempo, porque antes de poder entrar a una pista, es necesario que los estudiantes, aprendan a maniobrar muy bien la motocicleta, ya que así, podrán esquivar, frenar y dirigir la motocicleta hacia donde ellos deseen y no que la motocicleta los lleve a ellos.

Luego de eso, podemos simultáneamente intercambiar las sesiones de clase anteriores con el siguiente estilo, el reciproco, donde habrá un ejecutor y un visualizador, de esta manera, los estudiantes aprenderán mucho más, porque el visualizador identificara falencias en su compañero, que le servirá de *feedback* inmediato a ambos, porque quien observa ira dando instrucciones a su compañero para mejorar su técnica, luego intercambiaran papeles. Aquí el profesor da más libertad a los estudiantes, porque únicamente tendrá comunicación directa con el que está visualizando, dejando que el ejecutor, realice su praxis de la manera que considere adecuado y será corregido por su compañero. Luego de este proceso se podrá realizar la primera toma de contacto con la pista real.

Es importante, que antes de tener el primer contacto con la pista de carreras (kartodromo, autódromo o circuito callejero), el profesor tenga la certeza de que el estudiante es lo suficientemente hábil para reducir los riesgos de cualquier imprevisto. El estudiante deberá ser capaz de detenerse cuando se le indique y

dirigirse a cualquier lugar que le sea señalado. En caso de tener muchos estudiantes, es importante que ingresen en pequeños grupos, para evitar accidentes, mientras tanto los demás pueden ser observadores, para que identifiquen errores y de esta manera estos evitaren repetirlos, a su vez los que estaban manejando ahora pasaran a ser observadores y realizaran la misma tarea, para posteriormente dar un espacio de *feedback* y que tengan la oportunidad de hablar sobre los errores que veían en sus compañeros.

Paralelamente, el profesor puede propiciar en el estudiante un espacio de autoevaluación, pero es importante que lo empiece a desarrollar cuando el estudiante desarrolle las actividades sobre la motocicleta y justo después de ser capaz de identificar los errores en los demás, para que le sea más fácil poder autoevaluarse de manera pertinente, puesto que, si no es capaz de identificar errores en los demás, difícilmente podrá identificar sus propios errores.

Vale la pena decir que, el orden en que están escritos los estilos de enseñanza y esta propuesta, es en el grado de participación del estudiante, donde en el mando directo el estudiante no tiene ninguna libertad, porque solo ejecuta lo que le dicen y lo hace al ritmo que el profesor indica, hasta el de auto evaluación donde el estudiante desarrolla las actividades propuestas por el profesor, pero hace un análisis personal de su desarrollo en las actividades para mejorar en su praxis.

En efecto, si el estudiante es una persona que ya sabe manejar, también realizará el mismo proceso que acabamos de describir, con la diferencia que, avanzará en el proceso mucho más rápido y la dificultad desde el nivel inicial será mayor, a diferencia de los estudiantes que no saben conducir. Quien ya sabe manejar, llegará al proceso de especialización de la técnica deportiva mucho más rápido.

Por otra parte, en el proceso de especialización del gesto deportivo que sería la siguiente sección de este proceso de enseñanza del motociclismo de velocidad, se dará inicio a fogueos, acercamiento a competencias, y, por último, el aprendizaje de tácticas y estrategias de juego. Para este proceso de especialización, los

estudiantes tendrán que repetir muchas veces el gesto deportivo en diferentes condiciones, al igual que como se realizaría en cualquier otro deporte, para poder dominarlo y volverlo un estereotipo motor. Los fogueos y competencias darán una iniciación a la vida deportiva del estudiante, para que poco a poco aprenda a dominar el miedo y la ansiedad que genera una competición, además de, vivenciar las tácticas y estrategias del juego.

Para finalizar, vale la pena destacar el análisis que se hizo en el título anterior “El motociclismo de velocidad en la perspectiva de la praxiología motriz: aplicabilidad conceptual”, porque aquí en este último punto de la enseñanza del deporte, es donde tiene gran relevancia ese análisis, porque el docente, en este caso yo, utilizaré el análisis anteriormente dicho, para el desarrollo de, estrategias, tácticas, técnicas, que me permitan, mejorar el desempeño en el deporte de mis estudiantes.

REFLEXIONES FINALES

Con respecto al desarrollo de este ensayo se puede afirmar que el motociclismo de velocidad es un deporte poco conocido, por la gran mayoría de las personas, además, muchas piensan que ni siquiera es un deporte, cosa que he oído repetidas veces, entonces, uno de los objetivos de este ensayo es, cambiar esto, para que las personas conozcan este deporte, siendo este texto un intento para que más profesionales del deporte se atrevan a conocer mas acerca de este e investiguen para sacarlo de la oscuridad y soledad tanto teórica como practica en la que se encuentra actualmente.

Por otra parte, en el segundo capítulo, cuento parte de mi historia en el deporte y a través de ella muestro un panorama muy desolador, porque no hay a quien acudir, ni información en la web, que nos oriente sobre la iniciación deportiva en el motociclismo de velocidad, cosa preocupante, porque este deporte al ser de alto

riesgo, debería tener obligatoriamente la orientación de un profesional para salvaguardar la integridad de los futuros deportistas.

Seguidamente, en el tercer capítulo, se destaca la importancia del sujeto que maneja la motocicleta, además de demostrar que el motociclismo de velocidad no es únicamente subirse a la moto y acelerar como piensan muchos, si no, que va mucho más allá y es más complejo de lo que parece, al ser analizado bajo la óptica de la praxiología motriz.

Ahora bien, en el cuarto capítulo, se demuestra que el docente es quien juega un papel importante en el aprendizaje del motociclismo de velocidad, porque es quien dirigirá todo el proceso anteriormente mencionado. Por esto, es vital que haya un profesional del deporte y más aún, con conocimiento en acción motriz, para orientar a los deportistas tanto para que mejoren en su praxis deportiva y obtengan logros en este, como para que sean educados a futuro en la realización de su práctica de una manera consciente y responsable, porque el motociclismo de velocidad es un deporte de altísimo riesgo, para quien lo realiza y los demás participantes, por ello la concientización de resguardar su propia integridad y la de los demás, junto con la utilización de los debidos elementos de seguridad, además de que se practique en los ambientes adecuados para ello como kartodromos, autódromos o en caso de no tener acceso a estos, disponer de un sitio cerrado.

Así pues, en definitiva, gracias a mis estudios en educación física y deportes, vislumbré la idea que hasta el día de hoy ha sido mi impulso para continuar en mi estudio universitario y este hermoso deporte. La idea es la de ser un entrenador de motociclismo de velocidad, porque podría contribuir grandemente en la orientación tanto pedagógica, como en entrenamiento deportivo a este deporte, por mis conocimientos adicionales en praxiología motriz, que como vimos durante el desarrollo del ensayo, contribuye grandemente en la debida orientación de cualquier deporte o actividad física.

BIBLIOGRAFÍA

BUNGE, Mario. Diccionario de filosofía: Sistema. México DF.: SIGLO XXI, 2001. 196 p.

MOSSTON, Muska y ASHWORTH, Sara. LA ENSEÑANZA DE LA EDUCACION FISICA LA REFORMA DE LOS ESTILOS DE ENSEÑANZA. Barcelona.: HISPANO EUROPEA S.A., 2001.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Praxiología Motriz. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 354 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Lógica Interna. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 302 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Situación Motriz. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 423 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Tarea Motriz. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 441 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Semiotricidad. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 406 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Conducta Motriz. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 85 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: Comportamiento Motor. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 80 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 105 p.

PARLEBAS, Pierre. Juegos, deporte y sociedad léxico de praxiología motriz: 5. La clase cAi. Barcelona.: PAIDOTRIBO, 2001. 63 p.

CIBERGRAFÍA

Comité Olímpico Colombiano. Federación Colombia de Motociclismo [en línea], [revisado 10 de marzo de 2019]. Disponible en internet: <http://www.coc.org.co/national-federations/federacion-colombiana-de-motociclismo/>.

MARTINEZ de Santos, R. CONGRESO ASOCIACION ESPAÑOLA DE CIENCIAS DEL DEPORTE. (5: 23-25, octubre, 2008: España). SER Y PARECER EN LOS JUEGOS DEPORTIVOS. UNA INTRODUCCION A LA SEMIOTRICIDAD. España: Universidad del país vasco/Euskal Herrriko Unibertsitatea, 2008. 2 p. [en línea], 23 a 25 de octubre de 2008, [revisado 15 de marzo de 2019]. Disponible en internet: <https://www.cienciadeporte.com/images/congresos/leon/ciencias%20sociales/martinezser.pdf>.

RODRIGUEZ, Manuel; ZABALA, Mikel; SÁNCHEZ, Cristóbal; CASIMIRO, Antonio. Preparación física en motociclismo de velocidad. efdeportes.com. [en línea] enero de 2010. [revisado 2 febrero de 2019]. Disponible en Internet: <https://www.efdeportes.com/efd140/preparacion-fisica-en-motociclismo-de-velocidad.htm>.